

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 45073

Kl. 20 d, 4

Ministerium für Verkehrswesen

Berlin, Niemiecka Republika Demokratyczna

Wagon pośredni dla pociągu wieloczołowego, złożonego z jednostek pośrednich i głównych

Patent trwa od dnia 18 marca 1957 r.

Pierwszeństwo: 27 marca 1956 r. (Niemiecka Republika Demokratyczna).

Przedmiotem wynalazku jest wagon pośredni dla pociągu wieloczołowego, składającego się z jednostek pośrednich i głównych.

W znanych pociągach członowych ciężar przenoszony jest na różnego rodzaju ruchome podwozia za pośrednictwem obrotowej panewki, która służy jako człon łączący nadwozie z ruchomym podwoziem. Znane są też pociągi członowe, których jednostki wagonowe ułożyskowane są na ruchomym podwoziu wahlwie lub z uniknięciem centralnego czopa obrotowego. Znane są także pociągi członowe, w których przejmowanie ciężaru i sprzęganie jednostek wagonowych odbywa się za pomocą pojedynczych, kierowalnych osi.

Znane są wreszcie sposoby budowy polegające na tym, że między dwiema jednostkami wagonowymi, wyposażonymi w podwozie, włączona jest jednostka nie posiadająca podwozia.

Przez obrotowe ułożyskowanie tej jednostki na podwoziach obu sąsiednich jednostek osiąga się połączenie wszystkich trzech jednostek.

Wszystkie znane rodzaje budowy pociągów wieloczołowych mają tę zasadniczą cechę, że ciężar nadwozia przenoszony jest na ruchome podwozie lub kierowalną oś pojedynczą bez włączania między nimi specjalnej ramy dla ułożyskowania nadwozia. Stanowi to tę wadę, że przy jeździe po krzywiznach poszczególne jednostki wagonowe wywierają na zestaw kół moment obrotowy, który musi być przejmowany przez obrzeża kół, co oddziałowuje na nie niekorzystnie, powodując znaczne ich ścieranie, a tym samym i niebezpieczeństwo wykołajenia.

Wynalazek usuwa te wady przez zastosowanie wagonu pośredniego, który jako jednostka pośrednia wieloczołowego pociągu posiada ruchomy wózek dowolnego rodzaju, na którego

belce ramowej spoczywają sąsiednie jednostki główne pozbawione podwozi. Belka ramowa służy z jednej strony do ułożyskowania jednostki głównej, tworzącej pomieszczenie dla pasażerów, a z drugiej strony do przyjęcia jednostki pośredniej, która mieści w sobie przede wszystkim wejścia względnie wyjścia oraz przynależne do nich pomieszczenia.

Podczas gdy obie jednostki główne ułożyskowane są ruchomo w łożyskach na końcach belki ramowej, jednostka pośrednia może być umieszczona na tej belce nieruchomo lub ruchomo, jak to podano w poniżej opisanym przykładzie wykonania wynalazku.

Wynalazek jest tytułem przykładu uwidoczniiony na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia widok z góry pociągu jadącego na zakręcie toru, a fig. 2 — widok boczny jednostki pośredniej z belką ramową oraz z przyłączoną do tej jednostki pośredniej jednostką główną.

Na dowolnym obrotowym wózku 1 osadzona jest obrotowo belka ramowa 2, za pomocą bocznie umieszczonej na tej belce części ślizgowej nie uwidocznionej na rysunku. Pośrednie łączenie między głównymi wagonami b i c a wagonem pośrednim a odbywa się za pomocą odkształcalnych elementów, np. wkładek z twardej gumy i jest zabezpieczone przed swobodnym ruchem dokoła łożyska 3, zapobiegając tym samym przed przechyłem. Niezależnie od tego wagon pośredni a jest osadzony obrotowo za pomocą łożyska 3 na belce ramowej 2. Na końcach tej belki 2 zastosowane są łożyska 4 i 5, służące do umieszczenia podpór dla głównych wagonów b i c.

Dzięki wynalazkowi ruchomy wózek 1 może być nastawiony podczas jazdy na zakrętach całkowicie swobodnie, a więc nie wywiera żadnego wpływu na jednostki główne b i c, co umożliwia swobodną jazdę po krzywiznach toru i zabezpiecza przed przedwczesnym ścieraniem obrzeży kół.

Zastrzeżenie patentowe

Wagon pośredni dla pociągu wieloczlownego, złożonego z jednostek pośrednich i głównych, znamienny tym, że tylko jednostki po-

średnie (a) posiadają po jednym ruchomym wózku (1), na którego belce ramowej (2) spoczywają sąsiednie jednostki główne (b i c), nie posiadające podwozi.

Ministerium für Verkehrswesen

Zastępca: inż. Józef Felknér

rzecznik patentowy

Fig.1

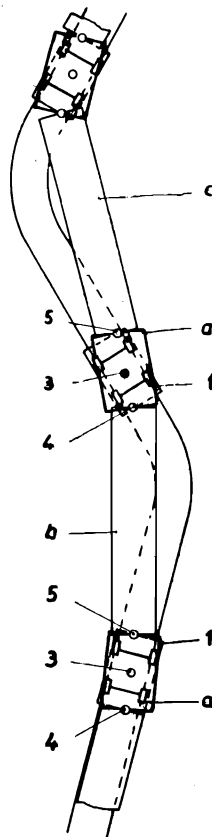


Fig.2

